

ANTONIO FELICIANO DE CASTILHO — Estatueta e desenho de Bordallo Pinheiro, gravura de Coelho.

I.

Um escriptor contemporaneo, dos mais distinctos n'este paiz, ao terminar a analyse d'uma serie de estudos criticos d'outro contemporaneo, e tambem distincto nas lettras portuguezas, dizia assim:

«Porque esqueceria ao auctor outro retrato que nem as musas, nem as lettras dispensam em uma galeria d'engenhos eminentes? O cantor de *Amor e Melancholia*, o poeta dos *Ciumes do Bardo* e da *Primavera*, o escriptor de tantas prosas substanciaes e ricas, representa a transição entre as duas escholas, e na pureza e harmonia das fórmas não conhece rival.

«Antonio Feliciano de Castilho, pela indole da sua imaginação, pela delicadeza do gosto, aproxima-se do estilo classico, ao passo que na suavidade e candura do verso, na melancholia affectuosa e no devaneio caprichoso e enlevado, se mostra intimo com a poesia moderna.

«Se Bocage, José Agostinho e Filinto são inseparaveis na exacta apreciação do primeiro periodo, o segundo nunca ficará completo nem intelligivel sem Garrett, Herculano e Castilho. São forças que obram juntas, e não se desmembram sem erro.»

A um estudo litterario d'outra ordem e dimensões pertence averiguar o que influiria para a omissão reparada pelo critico das *Memorias de litteratura contemporanea*, omissão por certo innocente e justificavel até certo ponto pela propria natureza da obra, compaginada d'artigos lançados ao vento da imprensa quotidiana. Lembrar-se-hia alguem de interpretar menos favoravelmente o silencio em que Eugenio Pelletan deixa nas suas *Heures de Travail* muitos dos primeiros engenhos da sua terra? Não, por cer-

to. As *Memorias* de Lopes de Mendonça tem mais d'um ponto de analogia com o livro de Pelletan. Rebello da Silva, sem ser severo, foi justo, e solveu uma divida em nome da mocidade actual.

Outro dos nossos escriptores da geração nova pagava assim a homenagem da sua critica ao homem que as soubera conquistar a estranhos.

«Injustos seriamos, diz elle, se o nome de Castilho não fosse lembrado com a candura com que elle proprio suspira nos sentidos versos do seu ternissimo livro *Amor e Melancholia*, a que sem lisonja podêmos applicar, como amplamente cumprido, o preceito por Boileau imposto á elegia:

«Que, pour bien exprimer ses caprices heureux
C'est peu d'être poete, il faut être amoureux.»

«Em trato de boa e antiga amizade com Ovidio e Tibullo, Castilho, sem desconhecer a indole do tempo em que vive, compraz-se em voltar ás vezes agradecido ás suas recordações de infancia, e ser romano, sem renegar a sua filiação no seculo, nem esconder o assento de baptismo das filas cerradas dos mantenedores do arraial novo. Embora Castilho minta, dirigindo-se á divindade pagã e dizendo-lhe:

. . . .
«Na c'roa que tu me déste
Não ha de louro um só ramo
É toda murta e cypreste.»

«A verdade é, e convem á critica restabelecel-a, que o seu nome pertence á lista dos Titães que tentaram e conseguiram escalar o ceo da velha mythologia, trazendo na riqueza e fertilidade da sua metrificação, e no profundo conhecimento da lingua patria, garantias seguras á immortalidade do seu nome de poeta.»

N'este esboceto desenhou Palmeirim uma das entidades intellectuaes que ha em Castilho, e fel-o com felicidade, por quanto n'elle o classico e o poeta são inseparaveis. Reside porém n'aquella alma, tão vigorosa hoje como aos trinta annos, meta fatal para a inspiração, outro poeta ainda maior: o poeta do futuro; revelação da nova era que o coração lhe adivinhou no devanear do sentimento.

Precedem, todavia, algumas poucas palavras á conta de meros apontamentos biographicos. A historia de um homem é inseparavel da historia do seu tempo. A epocha, em cujo ambiente respira, é a Egeria mysteriosa de que nos falla o philosopho do Sena. «Dia virá, diz elle, em que nova critica poderá julgar do caracter de cada genio pelo caracter da musa viva que lhe segredava á cabeceira.»

Laura, Beatriz, Leonor e Fornarina endeusaram, ainda além da campa, os sonhos de grandes predestinados; a Liberdade, palavra sacramental d'esta epocha progressiva, é a musa que ainda antes de nascer para nós á luz de Deus inspirava os nossos prophetas do coração. A regeneração das lettras patrias, cujos horisontes mal se entreviam na primeira alvorada d'este seculo, foi, porque assim o digamos, a manifestação preliminar da liberdade das instituições, inspirada nos remansos da meditação intima por essa musa enamorada aos eleitos da sua predilecção.

Antonio Feliciano de Castilho abriu os olhos á luz ainda invernosa e crepuscular do primeiro anno d'este seculo. Perigosa enfermidade em que lhe ia naufragando a vida lhe roubou aos seis annos essa luz da meninice que tanto vê, cerrando-lhe os olhos pueris que tão deliciosas visões sabem enthesourar. A avesinha que cegou sobre o tepido ninho d'onde avistára primeiro o matiz dos campos com as suas verduras, com os seus aljofares matutinos, com as suas florinhas azues retratando o ceu, com os seus regatos espelhando o sol, fica depois trinando as suas arias pela calada da noite lá para a sua solidão e mais ninguem, como aos esplendores do meio-dia com os côros dos arvoredos. A risonha imagem que pela derradeira vez se lhe estampou na sua imaginação de passarinho, é a mesma que o vae depois inspirando, seja o dia tenebroso, seja a noite sem estrellas, trasborde o rio as suas ondas, cubra a neve os seus destoucados pomares. Eterna primavera a delicia lá por dentro em quanto cá por fóra a natureza está de lucto. Não menos eterna é a lei providencial das compensações, que assim a traz contente sobre tanto desconsolo.

O poeta foi como ella: as pradarias verdes com que se banhava, ainda infante, nas aguas do seu Mondego, os bellos dias de leite e caricias que não tornam mais, ficou-os elle contemplando sempre na sua noite prematura, e cantou, alegre e contente, no mais invejavel retiro domestico, em quanto a patria invernava em triste escuridão, sem maior esperança que as falliveis possibilidades mal garantidas pelas vicissitudes d'aquelle tempo borrascoso.

Aos quinze annos concluira o curso de humanidades, e principiou a frequentar as aulas da faculdade de Direito na Universidade de Coimbra, d'onde saíu laureado em 1822. Todavia para logo trocou as Pandectas e o Digesto pela lição dos seus auctores favoritos. Theocrito e Virgilio trasladavam-lhe em suas eclogas e idyllios os dias suaves da puericia; os dias que elle víra. As tricas do foro repugnavam-lhe á candura da imaginação florida e embalsamada. Sendo ainda estudante compoz as *Cartas d'Echo e Narcizo*, dedicadas á mocidade academica. (1) No introito d'esse livro da natureza e do coração, suspirava assim:

«Lira, ó doce presente! ó estro! ó Musas,
Quanto, quanto doiraes meus agros dias!
Comvosco a solidão me apraz, me encanta,
Comvosco a propria dor contém delicias,
Comvosco é doce o mal, doce a tristeza!»

E a par d'esse desafogo, ia-lhe na obra um brado eloquente de emancipação litteraria. «Deixae Jove, Eolo e os Ventos, Neptuno e as Tempestades; esquecei-vos do Acheronte e das Furias: cantae a ternura, o amor, o prazer, os campos e a felicidade. As vossas bellas não adormecerão ao som de taes cantos, os litteratos vos darão as suas bençãos, e os vossos nomes passarão á posteridade.»

Quando isto dizia, já Castilho começava a revelar a tela didactica em que veiu bordar-se o mais recente dos seus poemas, aquelle que anda compondo com tanto desvelo e á custa de tão duros sacrificios.

(Continúa).

LUIZ FILIPPE LEITE.

INCREMENTO E PROGRESSO

DA RELIGIÃO CATHOLICA EM CEYLÃO. (2)

Et descendit pluvia, et venerunt flumina, et flaverunt venti, et irruerunt in domum illam, et non cecidit, fundata enim erat super petram.
S. MATT. VII. 25.

A religião catholica foi introduzida em Ceylão pelos portuguezes que, segundo mr. Harvard judiciosamente observou, arvoraram invariavelmente a Cruz em toda a parte em que obtiveram o dominio temporal, ou succederam no estabelecimento d'algum interposto mercantil. (3) Assim que Lopo Soares d'Alvarenga erigiu uma fortaleza em Colombo no anno do Senhor 1518, os padres franciscanos, que acompa-

(1) D'este livro se fizeram em poucos annos quatro edições, o que em Portugal tem sobre todos o merito da raridade. No Brasil tem-se feito d'esta obra numerosas contrafacções. Em Paris foi reimpressa, e em Hispanha traduzida, dando-se o traductor por auctor.

(2) Colombo, 1848.

(3) HARVARD'S *Narrative of the Wesleyan Mission to Ceylon and India*, introd. p. 63.

nhavam as tropas na qualidade de capellães, activamente se empenharam em diffundir a luz evangelica entre os singhalezes n'aquella cidade e nas adjacencias do paiz; e tal foi o exito que coroou os seus esforços, que pouco depois se fundou uma egreja com bispo designado para a presidir, o qual se chamava J. Vaz Monteiro. (1)

Em quanto os singhalezes eram d'esta sorte aluminados na divisão meridional da ilha, aos tamils, que residiam na divisão septentrional, não permittia a divina Providencia que permanecessem por mais tempo nas suas trevas. Em 1544 os habitantes de Manaar, tendo ouvido contar o que obrára S. Francisco Xavier entre os seus conterraneos no continente da India, o convidaram a que viesse communicar-lhes egualmente as doutrinas da christandade. Não podia elle n'aquella occasião abandonar o theatro dos seus trabalhos previos, e mandou portanto um dos seus confrades, que baptisou grande numero d'elles.

Era tal o empenho com que aquelles povos abraçavam a fé, que em breve tempo, quando o rei de Jaffna, cujos vassallos eram, moveu contra elles severa perseguição, não menos de 600 preferiram padecer o martyrio a abjurar a sua profissão. (2) Posto que o rei empregasse todo o seu poder para fazer recuar o progresso da christandade nos seus dominios, recrescia cada vez mais em suas raizes, chegando até mesmo a penetrar no proprio paço, onde se converteram os seus dois filhos, uma irmã, e um sobrinho; e, a pesar d'elle ter mandado matar o primogenito, conseguiu o mais moço fugir para Goa, onde foi receber as aguas do baptismo. El-rei de Portugal, D. João III, na sua carta escripta em 1546 ao vice-rei de Goa, alludindo a este principe, se expressa n'estes termos:—«Chegou ao nosso conhecimento que um certo principe real fugíra de seu pae ou tio para Goa, a fim de ser baptisado; como a sua conversão é de grande importancia, vos recommendo que tenhaes grande cuidado em sua pessoa, mandando que receba a instrucção e educação no collegio de S. Paulo, e bem assim que se lhe não falte com alfaias e tudo que mais conveniente seja ao seu particular serviço, segundo a sua jerarchia. Havendo-nos participado por carta ser o legitimo herdeiro da coroa de Ceylão, proseguireis no devido inquerito, do que tudo queremos ser por vós informados. As furiosas perseguições do tyranno de Ceylão contra aquelles de seus subditos, que abraçam a fé christã, nos obrigam a recommendar-vos que tomeis contra elle pausada e segura, mas não menos severa vindicta, para que o mundo veja quanto estamos dispostos a prestar toda a possivel protecção a essas pobres creaturas, que renunciaram ás suas idolatrias pagãs e diabolicas.» (1) Em 1548 S. Francisco Xavier visitou pessoalmente os conversos em Manaar, e tendo-lhes dado a confirmação, passou a Jaffna, a fim de persuadir ao rei que cessasse taes perseguições, e formasse uma alliança com os portuguezes, aos quaes chegou mesmo a ser concedido pelo rei, em 1580, que levantasse uma egreja na propria capital.

Um dos mais importantes successos na historia da egreja catholica em Ceylão é a conversão do imperador de Cotta, que teve logar n'aquelle tempo. O rei, que se chamava Dharma Paala, no baptismo que lhe foi administrado pelo franciscano Fr. João de Villa do Conde, recebeu o nome de D. João; e foi seguido este exemplo pelo seu primeiro adikar, ou primeiro ministro, e muitos da nobreza. O auctor buddhista do *Rajavalli*, fazendo reparo n'este acontecimento, sarcasticamente observa que — «desde então, tanto as mulheres dos principaes personagens de Cotta, como as mulheres das castas inferiores, taes como barbeiros, pescadores, *hunnawas, challias*, por amor do ouro portuguez principiaram a fazer-se christãs, e a viver com os portuguezes, em quanto os sacerdotes de Bouddha, que até então tinham residido em Cotta, foram obrigados a retirar-se para Sitawaka e Kandy.» Wira Bahu, rei expellido de Kandy por esse mesmo tempo, tendo-se visto na necessidade de acoutar-se em Manaar com a rainha sua mulher e com sua filha, abraçaram a fé catholica, e foram baptisados. Tomou o nome de D. Filippe, e sua filha o de D. Catharina; e como d'ahi a pouco morreu, ficou ella sob a protecção dos portuguezes em disposição de sua ultima vontade, continuando a ser christã até casar com o rei Wimala Dharma I, ou D. João (já então apostata), recaindo com esta união no gentilismo. Todavia affirma Baldeus, que no seu leito de moribunda manifestára grave contrição—«de ter sacrificado e adorado a idolos pagãos» e que dissera ao principe de Ouwa, que então se achava presente,—«ter visto os diabos á roda d'ella prepararem-se para a estrangular.» Quando Marcellus de Boschhouwer, enviado hollandez, a pedido d'ella recitou o *Pater Noster* e o *Credo*, ella exclamára em portuguez: «Oh! Christo! ajuda-me» e d'ahi a alguns momentos expirou. (2)

O imperador Dharma Paala foi constante e devoto no culto de Deus, e no restante da sua vida residiu principalmente com os portuguezes em Colombo, onde falleceu em 1597, e foi enterrado no convento dos franciscanos na fortalleza. (3) Parece tambem que o primeiro adikar, chamado D. Manuel, não menos do que o soberano, se distinguíra em devoção; foi um dos mais zelosos defensores da fé catholica, contribuindo com largas sommas para a propagação da mesma entre os seus compatriotas, segundo nos conta seu neto Filippe Botelho, que tomou ordens, e passando á Europa publicou uma relação das guerras dos portuguezes em Ceylão.

(1) O facto de ter estado um bispo em Ceylão em tão antigo tempo não era conhecido até 1836. N'esse anno foram descobertos os seus restos perto do baluarte de Battenburgh, como se póde ver no seguinte extracto do jornal *Colombo Observer* do 1.º de novembro de 1836.

«Andando ha poucos dias os homens empregados pela repartição d'engenheiros occupados n'alguns concertos nas obras exteriores do baluarte de Battenburgh, como estivessem tirando para fóra algum entulho accumulado e caliças de uma casa velha, descobriram, a dois pés de profundidade, uma grande lage com uma inscripção em portuguez, que tem exactamente trezentos annos d'antiguidade. Tapava esta campa uma carneira, onde existiam alguns ossos humanos que se desfaziam em pó.

AQVI IAZ I VAZ M
ONTEIRO DE SE
TUVEL O PRI
MEIRO VIGAIRO
CoNFIRMADo E PR
IMAZ NEESTA ILH
A De CeILAO QvE
EDeFIQVOv ESTA TE
RA De IGrEIAS E CrIST
ÃOs E FeZ SAO LCo E ES
TA CaSA CoN AIVTOrIO
DoS FIES CrISTÃOs E SEV
HO GRAM IVIZO ESPEr
AMDo IACe AQvI NESTA
MOrADA Da VIDa CAM
SADA DeSCAMS
AnDO DoS GRaM
DES TRaBALHOS
E DESORAS DE C
EILÃOS....
NA ERA DE 1536.

«O que escripto fica é pouco mais ou menos o fac-simile que os nossos typos nos permittem dar. As lettras são grosseiras, mas distinctamente abertas na pedra; mas as que na nossa copia são pequenas estão no original incluidas nos vãos das maiusculas que immediatamente aqui as precedem.

«Pelo numero das abreviaturas e antiguidade do estilo, consideravel difficuldade tivemos em traduzir esta inscripção. A seguinte é provavelmente a mais correcta.

«*Aqui jaz I. Vaz Monteiro de Setuval, o primeiro vigairo confirmado e primaz nesta ilha de Ceilao, que edificou esta terra de igrejas e cristaos e fez Sao Lourenço e esta casa com adjutorio dos fieis cristaos e seu grao juizo; esperando jace aqui nesta morada da vida cansada, descansando dos grandes trabalhos e deshonras dos Ceilãos* (*)*.... Na era de 1536.*

(2) Valentyn's *Byzondene Zaaken Aan Ceylon*, cap. XVIII, pagina 411. Philalethes' *History of Ceylon*, pag. 226. Hough's *History of Christianity in India*, volume II, pag. 188.

(*) Affrontas dos habitantes de Ceylão

(1) Churchill's, *Collection of Voyages* vol. III. p. 647.

(2) Ibid. p. 692.

(3) Luiz Ribeiro, *Historia de Ceylão*, pp. 36, 37.

Por sua vontade o imperador deixou os seus dominios a D. Henrique, rei de Portugal, e dispoz que o sobrinho, seu unico herdeiro, fosse mandado para Lisboa para cá ficar.

Este sobrinho entrou no sacerdocio, e teve uma especie de corte sob o titulo de principe de *Telheiras;* entretanto a moral é que não condizia muito com a profissão, por quanto houve duas filhas, as quaes tomaram ambas o véo, e professaram nas franciscanas de Vialonga. (1)

Por morte do imperador, as auctoridades portuguezas ordenaram que viessem deputados de todas as provincias prestar juramento de fidelidade á coroa de Portugal, ficando porém os seus antigos direitos, privilegios, usos e costumes garantidos aos indigenas. N'um tratado, que por esta occasião alli se celebrou, havia um artigo sobre a religião, que dispunha o seguinte: — «Que os padres e monges teriam em todos os tempos plena liberdade de prégar a fé de Jesu Christo; que pessoa nenhuma fosse estorvada de professar aquella fé; que os paes não embargariam a conversão de seus filhos, nem os filhos a de seus paes; que por delictos commettidos d'ahi em diante em materia de religião, o foro dos processos seria discriminado legalmente; que nenhuma violencia se commetteria por motivo de crença religiosa, mas que toda e qualquer pessoa teria a liberdade de abraçar o christianismo e de o professar publicamente, quando Deus fosse servido de a esclarecer no conhecimento da verdade.» (2)

Chegaram em 1614 os portuguezes a extender a religião catholica pelo sertão, e conseguintemente n'um tratado proposto n'aquelle anno por elles a el-rei Senerat lhe acrescentaram a seguinte clausula: — «Sua magestade concederá o livre exercicio da religião catholica romana em Kandy, e a edificação de uma egreja e convento com as convenientes habitações para 200 ou 300 pessoas, tanto regulares, como seculares.» (3) Porém o rei estava de tão más disposições contra os portuguezes por via dos hollandezes, que então andavam em negociações de uma alliança com elle, que redondamente recusou a proposta.

Não muito depois d'este successo, tendo-se os portuguezes apoderado de Jaffna, empregaram grande zelo em promover o incremento da religião, já implantada n'aquelles logares por S. Francisco Xavier. A fim de levarem a cabo o seu intento com maior segurança, dividiram a provincia em trinta e quatro freguezias, edificando em cada uma d'ellas uma formosa egreja e uma eschola, provendo-as a todas de padres e mestres em numero proporcionado á sua respectiva extenção. (4)

Decorridos poucos annos, quasi todos os habitantes, incluindo os brâhmanes, haviam abandonado o seu culto gentilico, submettendo-se ao baptismo.

Em quanto a religião catholica ia com tal rapidez ganhando terreno pelas provincias maritimas, mui favoravel ensejo se offereceu para a introduzir no sertão; por quanto o buddhismo, que até então fôra alli a religião estabelecida, veiu a ficar reduzido á mais simples expressão, em consequencia de ter o rei Raja Singha I, que abraçára o credo hindu, extirpado os sacerdotes buddhistas, e destruido todas as cópias dos seus livros sagrados, que lhe caíram nas mãos. (5) Todavia os hollandezes, que tinham logrado segurar a confiança do rei Raja Singha II, trataram de embargar o bom exito dos catholicos, e no tratado que concluiram com aquelle rei no anno 1638, acrescentaram uma estipulação expressa, que rezava assim: — «Sua magestade não deixará habitar nos seus dominios nem padres, nem frades, nem clerigos, e os obrigará a saírem d'elles como auctores de todas as rebelliões e ruina dos governos.» (1)

(Continúa) *L.*

(1) Luiz Ribeiro, Historia de Ceylão, p. 37.
(2) Ibid p. 38.
(3) Curchille's, *Collection of Voyages*, vol. III, p. 698.
(4) Saturday Magazine vol. V, p. 220. *The Colombo Theological Magazine*, vol. I, p. 225.
(5) Turnour's, *Epitome of the History of Ceylon*, no *Almanach de Ceylao para 1833*, pag. 263.

(1) Churchill's, *Collection of Voyages*, vol. III, pag. 640.

BARCO A VAPOR COLOSSAL.

Inglezes foram os que em 1838 ousaram atravessar o oceano Atlantico, entre a Grão-Bretanha e Nova York em barcos a vapor *(o Sirius* e o *Great-Western).* Ingleza era a companhia que em 1843 primeiro ensaiou um grande vapor *(Great Britain),* cujo casco inteiramente construido de ferro, tinha 98 metros de comprido, sobre 15,5 de largo, com uma machina da força de mil cavallos. Ingleza foi ainda a companhia que tomou a iniciativa na mais gigantesca empreza maritima de que ha memoria (a companhia oriental de navegação a vapor, *Eastern steam-navigation company),* com o fim de conduzir á Australia emigrados e mercadorias, e trazer de lá ouro e homens enriquecidos. Assim, para ella não se trata da insignificancia chamada navegação transatlantica, mas de um serviço regular, de communicações rapidas, estabelecido em vasta escala, entre as colonias australicas e a sua metropoli! Trata-se de fazer transpor de uma só corrida, sem escala, e em menos de cinco semanas, a dez mil pessoas os mares que separam a Inglaterra da Nova-Hollanda!

Entretanto nenhum dos grandes navios até hoje conhecidos seria capaz de desempenhar tamanha empreza, e entenderam que, para o conseguir, era preciso crear uma embarcação gigante, que não só excedesse em metade as dimensões das maiores, mas fosse, mesmo pela razão da sua descommunal grandeza, construida por um modêlo e systema novos.

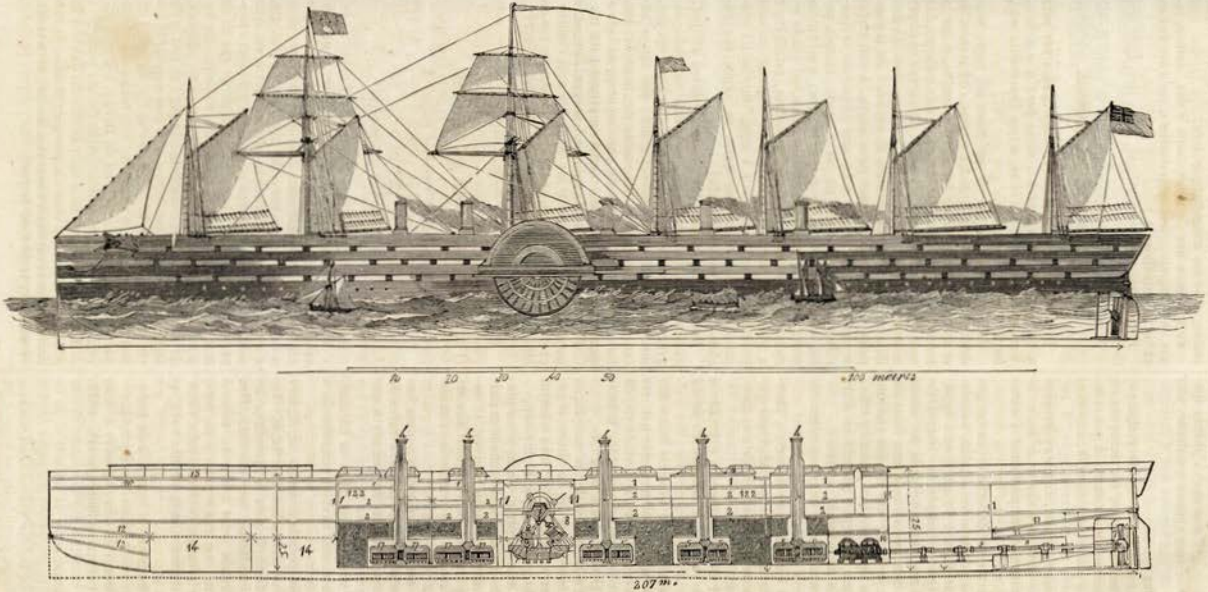
Foi um engenheiro de origem franceza, Brunel, o incumbido de produzir á luz este colosso dos mares, primeiro baptisado com o nome symbolico de *Leviathan,* mas depois chrismado com o de *Great-Eastern,* (Grande-Oriental).

É em Milwall, perto de Londres, que a embarcação se está concluindo, nos estaleiros de Scott-Russel. O casco está inteiramente acabado, assim como diversas partes e apparelhos. Não é já uma concepção theorica, mas realidade visivel e palpavel.

O maior vapor até hoje visto é o *Persia* de 112 metros de comprido, e 13,7 de largo; mas o *Great-Eastern* tem quasi dobrado comprimento, pelos seus 209 metros de quilha. A largura, porporcionalmente menor, é de 25 metros; a altura de 18.

A sua construcção, não só se distingue da dos navios de madeira, mas tambem da dos de ferro, que até agora eram construidos com chapas sobrepostas a cavilhas do mesmo metal forjado. A este systema, que para tamanho navio não promettia a necessaria solidez, substituiram outro, notavel pela sua engenhosa simplicidade. O casco, formado de placas de ferro, ligadas entre si como as das caldeiras de vapor, é duplo e ôco. O vão, dividido por tabiques, que se entrecruzam, comprehende por isso um certo numero de cellulas estanques, sem communicação entre si, com o fim de localisar as vias d'agua que possam apparecer, e dar ao casco, com uma solidez comparavel á que teria, se fosse de ferro massiço, ligeireza especifica egual á dos navios de madeira.

A distancia entre as duas paredes do casco é de $0^{m},75$. A espessura das chapas de $0^{m},025$. Foram cortadas com enormes thesouras movidas por uma machina a vapor de modelo particular; depois passadas



Grande Oriental. — Elevação e córte. — Desenho de Lebreton, gravura de Coelho Junior.

1, salões superiores. — 2, salões principaes. — 3, camara do capitão. — 4, chaminés. — 5, fornalhas para a machina a helice. — 6, paioes de carvão. — 7, helice e seu eixo. — 8, machina para as rodas. — 9 communicação com a helice. — 10, machina da helice. — 11, tabiques moveis. — 12, pontes de ferro para reforçar a proa. — 13, pontes de ferro para reforçar a popa. — 14, paioes para carga. — 15, camaras dos officiaes. — 16, camaras de dormir da equipagem. — 17, fornalhas para a machina das rodas. — 18, tubos de saida para o vapor.

Dimensões principaes:

Largura	25^m,30.
Comprimento	209 metros.
Concavidade	18 metros.
Comprimento dos principaes salões	122 metros.
Pontes	4 metros.
Diametro da helice	7^m,30.
Tonelagem	22,000 toneladas.
Provisões de carvão	10,000 toneladas.
Força das machinas das rodas	1,400 cavallos.
» » da helice	1,700 cavallos.
Numero de cylindros para a machina de rodas	4
Diametro dos cylindros	74 pol. ing.
Tirante d'agua com carga completa	8^m,50.
» » sem carga	6^m,50.
Passageiros de 1.ª classe	800
» de 2.ª classe	1,800
Corpos de tropas com seu equipamento	10,000

entre cylindros, que lhe deram a curvatura necessaria; cada uma numerada, como o são as pedras destinadas á construcção de uma abobada; e depois não houve senão applical-as aos logares que d'antemão lhes estavam assignados.

O interior do navio é dividido transversalmente em dez compartimentos principaes, por tabiques de chapa de ferro a 18 metros um do outro. Estes compartimentos são subdivididos da mesma maneira, segundo as necessidades da accommodação. A coberta superior é dupla e cellular, como as paredes do casco. As cobertas inferiores são singelas, e dividem n'uma mesma altura os compartimentos transversaes.

Por isto se vê que na construcção do casco não entra a menor parcella de madeira. Assim o navio nada terá que temer do fogo. Pelo que toca á agua, as partes de que o casco se compõe são reunidas e dispostas de tal modo, que uma via d'agua, por maior que seja, não penetrará nunca senão n'uma limitada porção da capacidade; e se por um choque violento o navio se partisse em duas, tres, ou quatro partes, cada uma d'ellas, que a agua não poderia invadir, continuaria a flutuar como o proprio navio.

Os apparelhos motores são de duas especies: rodas, e helice.

As rodas, que tem 17 metros de diametro, receberão o movimento de quatro maquinas, representando uma força nominal de 1:400 cavallos. Cada uma d'estas machinas tem caldeira particular. Os seus cylindros tem $1^{m},85$ de diametro, e $4^{m},20$ de redondeza, occupando em altura um espaço de 15 metros.

As machinas destinadas a fazer mover o helice são tambem em numero de quatro, alimentadas por seis caldeiras. A sua força é de 1.700 cavallos. O tronco do helice tem 18 metros de comprimento, e pesa 60.000 kilogrammas. O diametro é de $7^{m},3$.

Além d'estes poderosos meios de locomoção, o *Grande-Oriental* tem sete mastros, de altura regular, dos quaes dois com velas redondas: terá tambem vela de proa, mas não gurupés, que se lhe supprime a fim de não carregar a proa sem necessidade.

Em geral não se servirão das velas senão para suster o navio, salvo quando se levante bom vento fresco, caso em que 600 ou 700 metros quadrados de velame podem dar-lhe, como navio de vela, um andamento superior.

Só com as rodas e com o helice terá o andamento médio de 29 kilometros por hora, e poderá atravessar o Atlantico, isto é, uma distancia de 480 myriametros, em oito dias e meio. Quanto ao trajecto de Inglaterra á Australia, ha de effectual-o em 38 dias, salvo qualquer accidente, sem desviar caminho para tomar carvão.

A capacidade total do *Grande-Oriental* é de 22.000 toneladas. Nos paioes do carvão conterá 10.000 toneladas d'este combustivel. Nos outros paioes poderá carregar 5.000 toneladas de mercadorias. Além d'isto, e do logar occupado pelas machinas, depositos, cozinhas, etc. terá camaras e salas espaçosas, mobiladas com um certo luxo e conforto, para alojar 800 passageiros de primeira classe, 1.800 de segunda, e 1.200 de terceira.

A primeira vista parece que a manobra de tamanha embarcação deve exigir numerosa equipagem: fôra assim, se n'este seculo se não tivesse ja achado o meio de substituir, por quasi toda a parte, o trabalho do homem pelo trabalho das machinas. N'isto não tem a marinha ficado atraz da industria. Já os americanos inventaram os *marinheiros a vapor* (steam sailors), ou *criados para tudo* (servants of all works), que excedem em muito na docilidade, no vigor e na punctualidade, os trabalhadores humanos! O *Grande-Oriental*, por si, não embarcará mais de 500 tripulantes; mas em compensação terá:

Para a manobra do cabrestante e das bombas, levar ancoras, etc., dois *steam-sailors*, cada um da força de 30 cavallos;

Para alimentar as caldeiras, mais dez, cada um de 10 cavallos;

Para fazer virar o helice, quando se trate de regular os grandes motores, duas pequenas machinas de 20 cavallos.

O total nominal das forças empregadas por este navio, tanto para a marcha, como para a manobra, será pois de 3.300 cavallos, o que representa uma força real quasi dupla.

Pelo que toca aos meios materiaes até agora usados no commando dos grandes navios, comprehende-se que n'este seriam de todo insufficientes, e que o capitão posto no seu estrado entre os tambores das rodas, não conseguiria com ajuda do porta-voz fazer-se ouvir a 100 metros de distancia no meio da bulha das machinas, dos sibilos do vento, e do borborinho da equipagem e dos passageiros. Assim trata-se de empregar de dia e em circunstancias ordinarias uma semaphora; e de noite e pelos tempos nebulosos, faroes de côr. Propoz-se tambem, e este meio será, se não preferido exclusivamente, adoptado ao menos em concurrencia com os outros, estabelecer a bordo um telegrapho electrico. O commandante poderá então, com todo o tempo, transmittir com promptidão ordens ao timoneiro, ás vigias, aos machinistas, e aos outros chefes.

A concepção e execução do grande barco a vapor, que acabâmos de descrever, são, sem contradicção, grandes acontecimentos industriaes da nossa epocha, nos quaes se deve reconhecer a mais alta importancia. Quando se medita nos conhecimento profundos, nas combinações engenhosas, nos recursos de toda a especie, que foi preciso achar e empregar para realisar o que acabâmos de annunciar, pergunta-se: onde pararão já agora o genio e o poder de uma civilisação, que, saida apenas ha tres seculos das trevas da ignorancia e da barbaria, realisa taes prodigios?!

RECORDAÇÕES DE VIAGEM.

(Continuação).

I.

Good Wind! Vejo a Inglaterra!

Havendo feito pazes com o mar, com o enjôo e com a dieta, reduzi a minha occupação a fazer contas de cabeça sobre o numero de horas que a viagem durava e que tinha provavelmente de durar. Declaro, para informação dos que ainda o não experimentaram, que é exercicio pouco recreativo este. Todavia eu, que mal podia levantar cabeça para engulir a minha parca refeição, resignava-me a elle, e a perguntar como ia o tempo. *Very fine! Good wind!* (1) respondia-me o attencioso *steward*. Com effeito um vento rijissimo do sul impellia-nos favoravelmente para as costas de Inglaterra fazendo-nos atravessar sem notavel differença, as de ordinario temerosas ondas da bahia de Biscaia. Ao cabo de quatro dias estavamos em frente das praias de Cornouaille, ou do Devon, e a essa novidade não pude eu resistir. Saltei como pude fóra do beliche, e cambaleando subi as escadas da elevada ponte. Os israelitas vendo a terra da promissão não ficaram por certo mais contentes do que eu fixando os olhos na rainha do mares!

(1) Excellente! Vento favoravel!

«Patria da lei, senhora da justiça,
Couto da foragida liberdade.» (1)

Fomos vogando com terra á vista até que se distinguiam já a olho nú as esbranquiçadas ribas do condado de Dorset. O dia estava lindo como um dos que mais o fossem em Portugal. O sol descoberto e brilhante temperava com seus mornos raios a incisiva agudeza do ar. Era o esplendido clima do meio-dia a encher de luz e de vida a bella terra do norte! Eu não podia levantar os olhos do variado panorama, que como por encanto se desenrolava diante de mim. Lá muito ao longe, sobre a direita, alvejavam as altas e escarpadas rochas da ilha de Wight, que figura ser branca e immensa muralha sahida das ondas. Passámos as *Needles* (2) grupo de penedos de fórma conica e pyramidal, que a acção corrosiva das aguas tem adelgaçado.

Á nossa esquerda encontra-se Hurst-Castle, pequeno forte construido de tijolo com uma bateria ao lume d'agua. Á direita prolonga-se a costa achatada e verdejante da formosa ilha, (3) que é para os inglezes e para a sua corte o logar favorito de agradaveis excursões. Navegavamos, em fim, na bonançosa ria de Southampton. Por despedida assisti não *pro forma*, ao jantar de bordo, onde tive o gosto de tornar a ver os meus companheiros de viagem. Um dos guardas-marinhas fez o usual *speech* (4) de parabens pela «boa chegada.» Posto que pouco percebesse do tal discurso, applaudi-o enthusiasticamente, porque elle significava, ao menos para mim, a grande fortuna de ver-me livre da maca, do enjôo, e por consequencia da companhia do «nobre orador.» Ás tres horas da tarde davamos fundo nas magnificas docas de Southampton.

II.

Southampton.—Um hotel inglez.—Exford-street.—Uma noite bem dormida.—Londres e o caminho de ferro.—Campo.—Arredores de Londres.—Vista da cidade.—Golden-square

Eis-me aqui sobre o solo da Inglaterra! Ao desembarcar ninguem me perguntou por passaporte, documento escusado no paiz em que se sabem respeitar as garantias individuaes, e ao mesmo tempo exercer a mais vigilante, protectora, e minuciosa policia do mundo. Apenas me inquiriram se levava cartas. Conduzida para a alfandega a bagagem dos passageiros, em um carro puxado por dois homens sobre uma pequena via ferrea, aberta e ligeiramente observada a que me pertencia, fui alojar-me no *Silva's Hôtel*, bem situada e elegante hospedaria, dirigida por um hespanhol. Preferi entre outras, que abundantemente se me offereciam, a casa d'este individuo, por ser, além de attencioso, um quasi compatriota. O interior do hotel condizia com a sua apparencia externa. Era uma casa, não de grandes dimensões, mas de uma perfeita distribuição e de um apropriado ornamento em todas as suas partes. O pequeno vestibulo, lageado de marmore em vistoso xadrez, dava para um *dining-room* (5) guarnecido de macios tapetes, de commodos sofás e de um artistico fogão, sobre o qual reluzia um largo espelho. Em frente elevava-se a estreita, mas bem lançada escada, com a sua longa tira de tapete no meio dos degráos. A criada que me conduziu ao quarto era uma rapariga nada feia, e vestida com uma certa graça. Perguntei-lhe como se chamava. Não me lembro do seu nome, mas sim, que me foi mister repetir-lhe a pergunta, ficando eu não pouco desapontado com o meu ensaio linguistico. Escrevi a minha mãe e, na ignorancia dos estilos postaes, deitei a carta no correio sem os competentes sellos, o que foi o mesmo que deital-a em sacco roto. Fui vendo e admirando (o que em Inglaterra são quasi sempre synonymos) as variadas e classicas fachadas dos edificios, os seus commodos e typicos balcões de vidraças, os aceiados passeios e os estreitos jardins, fronteiros ás casas, e defendidos por delgado engradamento de ferro. As ruas, macadamisadas com pedra e saibro cor de areia, apresentam um piso tão suave, que as carruagens rodam sobre elle quasi insensivelmente. O aceio, a ordem e um certo ar de riqueza respiram por toda a parte. Atravessando o porto e outras paragens mui frequentadas, não vi os andrajos da miseria, nem as faces macilentas dos mendigos. Estranhei nas mulheres de todas as condições o uso geral de chapeo. É esta uma das feições caracteristicas dos usos nacionaes, como ao diante tive occasião de convencer-me.

Uma das mais bellas ruas de Southampton, no meu fraco conceito, é *Oxford-Street*, e seguramente uma das suas mais amaveis moradoras é, ou era n'aquelle tempo, Miss E*** Reconhecendo-me por estrangeiro, e accedendo gostosamente aos meus desejos, aquella interessante ingleza indicou-me o local do correio, e teve a complacencia de demorar-se á sua porta para ver se eu atinava com o sitio. Na volta dei-lhe os agradecimentos, o que me foi um tanto mais facil, visto que ella fallava francez como uma parisiense. As palavras são como as cerejas, diz o nosso proverbio, e dada tão aproveitavel occasião, desenferrugei a lingua. Deus tome a Miss E. em desconto dos seus peccados, se os tem tão poetica e generosa alma, a enorme massada que então soffreu do desconhecido viajante. Se estas singelas paginas ainda passarem sob os seus olhos, ou se voz amiga lhe revelar a sua natural significação, saiba ella que entre as variadas recordações da sympathica Inglaterra, a lembrança da sua estimavel pessoa não é para mim a menos cara, nem a menos saudosa.

Voltando ao hôtel, ceei, e deitei-me em cama de gente. Dormi o mais comprido e delicioso somno que pôde imaginar-se. Ainda me custava acredital-o. Eu cabia na cama, e a cama estava quieta commigo! Creio que sobre a madrugada ouvi cantar o gallo, e para completa exactidão d'esta veridica narrativa devo declarar que até a conhecida voz do «relogio vivo das aldeias» me causou uma certa novidade. Parecia-me estar transportado a um mundo ideal, e n'elle as cousas mais communs se me figuravam como estranhas.

N'esse dia devia eu chegar a Londres pelo caminho de ferro. Estas duas idéas combinando-se, amplificando-se, abstrahindo-se, povoavam-me a imaginação de impressões tão originaes, tão fortes e tão grandiosas, que a não ser o extremo cançaço e abhorrecimento da viagem, eu não houvéra podido fechar olho. Estar perto de Londres pelo caminho de ferro, estar perto do caminho de ferro pela posição do hôtel, eram duas coisas singularmente boas, mas que juntas tocavam para mim n'aquelle momento a meta de uma grande fortuna. Levantei-me apressurado, e a poucos passos entrava na *South western rail way Station*, (1)

A estação do caminho de ferro é edificio vasto e construido n'esse inimitavel gosto da moderna architectura ingleza, em que a simplicidade se encontra quasi sempre reunida á elegancia. Era domingo, e, segundo o costume do paiz, havia, por tal motivo, menor numero de carreiras. O trem estava a partir. Um guarda tomou a minha bagagem apressadamente, e indicou-me, na longa fila de carros e carruagens, o

(1) Garrett — *Camões*
(2) Agulhas. Vid. a gravura no fim da p. 8, do 1.º n.
(3) Wight, onde os reis de Inglaterra costumam passar temporadas durante o inverno.
(4) Discurso.
(5) Casa de jantar.

(1) Estação do caminho de ferro do sudoeste.

waggon (1) para o qual devia subir. O trem pousava sob um alto e espaçoso telheiro, e d'alli a pouco entrou de andar com tal lentidão e suavidade, que me parecia ser puxado por cavallos. Mas não tardou que o silvo agudo da locomotiva e uma para mim extraordinaria, mas mui agradavel velocidade, me advertissem que eu era transportado pelo vapor, o gigante do seculo XIX. O espaço desapparecia diante dos meus olhos maravilhados! Ao perto as pequenas *cottages* (2) dos cultivadores, guarnecidas de vidraças, os seus quintalinhos verdejantes, os seus moradores grandes e pequenos, homens e mulheres, as lizas azinhagas das aldeias, orladas de arvores, os serpejantes riachos e canaes, cortando o terreno em todas as direcções, os campos tão regular e cuidadosamente amanhados, como se fossem taboleiros de horta, bellos grupos de massiços bosques de arvores frondosas, como principalmente se encontram n'este paiz, onde a sua cultura é esmerada, e o fertil solo e a constante humidade do clima favorecem a sua vegetação, tudo isto figurava-se uma bella miniatura de paisagem suissa. Ao longe, no extenso horisonte, elevavam-se os azulados outeiros, suaves ondulações do solo que lhe quebram a monotonia, sem lhe alterarem sensivelmente a planura. Aqui e alli, a maior ou menor distancia do nosso vôo rasteiro, avistavam-se as ricas povoações, ostentando a massa consideravel de seus edificios e altas torres. D'esta sorte passaram diante de nós, como em revolvente panorama, Winchester com a sua soberba cathedral, e antiga povoação; Basingstoke, Kingston e outros logares menos importantes, com as suas aceadas e alegres estações. Ao nosso lado ficavam os altos e elegantes columnellos do telegrapho electrico sustentando oito ou dez fios conductores das suas noticias.



A grande distancia da *british metropolis* (3) são já tantas e tão pegadas as casas de operarios, as fabricas e as *country-houses*, (4) residencias das familias abastadas, que eu muitas vezes cheguei a persuadir-me que estava em Londres. O crescimento dos edificios n'estes distantes suburbios é tal (e por mim dou fé de um grande numero d'elles em construcção) que em meio seculo, Londres, a capital dos 2,300,000 habitantes e das 50 milhas quadradas de superficie, chegará provavelmente a duplicar ou triplicar estas cifras fabulosas, estendendo os seus limites até ao mar. Era meio dia, quando me apeei em *Waterloo-Station*, depois de tres horas de transito, com as competentes demoras nas estações intermedias. O espaço percorrido era de setenta e cinco milhas inglezas. (5) Vinha pouca gente, e essa sumiu-se em poucos minutos. Fiquei só no alto barracão, que está a cavalleiro da cidade e do rio, na margem esquerda d'este. Um attencioso e serviçal *policeman*, typo especial e aborigene d'aquelle paiz (porque policia *polida e util* só alli se encontra) proporcionou-me, a requisição minha, um guia e conductor de bagagem. Ora aqui vou eu com o meu joven *condottiere*, gravemente vestido de sobrecasaca e bonet, atravessando as largas, interminaveis, e então ermas ruas do bairro industrial de Londres Chegámos a Waterloo-bridge, famosa ponte pensil, cuja passagem custa por cabeça meio *penny* (1) creio eu. Aqui se me começou a abrir a boca... de admiração. A atmosphera estava nebulosa, como alli succede frequentemente. Mas esse ambiente vaporoso encobrindo as minuciosidades, e dando uma tinta pardo-escura á massa dos edificios, augmentava-lhes prodigiosamente os vultos colossaes. É ao mesmo tempo sublime, grandiosa e terrivel a vista de Londres, meio velada pela nevoa, de sobre o pavimento trémulo de uma ponte suspensa! A cidade, agglomeração inextricavel, infinita, imponente de soberbos palacios, e de elevados curucheus; o Tamisa revolvendo lá em baixo suas aguas negras e tumidas, sulcadas por centenares de navios de todas as dimensões; as pontes monumentaes, que a consideraveis distancias communicam as suas margens; tudo isto constitue um quadro por tal fórma gigantesco, que a imaginação sacia-se, e a vista cançada succumbe debaixo do peso de tanta grandeza. Ao menos assim me aconteceu a mim, pobre filho de uma pobre terra, ao contemplar a face da moderna Babylonia. Tanto fausto, tanto apuro, tanto progresso, ao passo que me interessavam como objectos de estudo, vertiam-me n'alma um sentimento indefinivel de tristeza e de pesar, porque me lembrava que o meu paiz, hoje tão atrazado e empobrecido, tambem outr'ora empunhára o sceptro dos mares, e que posteriormente concorreu não pouco, pelo desmazelo e ignorancia dos seus naturaes, para a existencia d'estes monumentos, cuja magnificencia me humilhava. Pagámos e enriquecemos os mestres. Justo era, que agora, ao menos, aproveitassemos das lições!



Entretanto atravessei *Trafalgar-square*, magestosa praça, ornada de soberbos edificios e gloriosos monumentos, onde vem confluir as ruas de maior transito da immensa e movediça capital. D'alli a pouco achava-me no *Oliveira's hotel*, Golden-square, em casa de portuguez, e em companhia de portuguezes. Esta circunstancia proporcionou-me, não só sympatica hospedagem, mas excellentes companheiros para algumas digressões, e aprazivel ensejo de pensar e fallar muitas vezes a respeito de Portugal. Alli pude colher tambem muitas e uteis informações sobre as cousas do paiz em que acabava de entrar.

J. FELIX NOGUEIRA.

(1) Carro.
(2) Habitações campestres.
(3) Metropole ingleza.
(4) Quintas.
(5) Umas 22 legoas portuguezas.

(1) Cerca de 10 réis.

Lisboa — Typographia de Castro & Irmão, Rua da Boa-Vista 4 B.